Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9128**

19. Wahlperiode 07.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Bettina Hoffmann, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wirksamkeit von Lärmgrenzwerten für Motorräder

Seit dem 1. Januar 2016 gelten in der EU für Motorräder die neuen Vorschriften für Abgas- und Lärmemissionen nach der UN-Regelung Nummer 41.04 (UN-ECE-R 41.04, „Euro-4-Norm“). Bis dahin durften die Fahrgeräusche in einem definierten Betriebszustand maximal 80 Dezibel betragen. Im Jahr 2016 wurde dieser Grenzwert auf 78 Dezibel, 2017 auf 77 Dezibel abgesenkt. Auch das Prüfverfahren für Typgenehmigungen wurde geändert.

Das Schweizer Verbrauchermagazin „Beobachter“ veröffentlichte am 11. Oktober 2018 den Beitrag „Die Lärmgrenzwerte sind reine Theorie“. Da in der Schweiz die europäischen Zulassungsvorschriften gelten, ist der Beitrag auch für Deutschland relevant. Die Beschwerden über Motorradlärm hätten seit 2016 nicht ab-, sondern zugenommen. Deshalb ließ das Magazin die Geräuschemissionen von vier neu zugelassenen Motorrad-Volumenmodellen von einem Schweizer Prüfinstitut untersuchen. Getestet wurde nach EU-Vorschriften – aber nicht nach der aktuellen, vermeintlich strengeren Euro-4-Norm, sondern nach der älteren und „lauteren“ Euro-3-Norm. Das Ergebnis: Keines der geprüften neuen Modelle hätte nach der Euro-3-Norm eine Zulassung erhalten. Dennoch sind sie alle mit Euro-4-Zulassung auf den Straßen unterwegs. Auch Messungen im Auftrag der Zeitschrift „Motorrad“ kamen zu dem Ergebnis, dass eine Anzahl von Motorrädern seit 2016 nur auf dem Papier leiser geworden ist (Motorrad 26/2017, Euro 3- und Euro 4-Messungen: So laut sind Schalldämpfer wirklich).

Bei der Suche nach den Ursachen für diesen Befund stieß der „Beobachter“ auf die Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) der UN-Wirtschaftskommission für Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) in Genf. Diese Arbeitsgruppe schlägt Lärmgrenzwerte für Motorräder vor und definiert die entsprechenden Messverfahren. Diese werden dann in EU-Recht und nationales Recht übernommen. Nach Aussagen des „Beobachter“ umfasst die Mitgliederliste dieser Arbeitsgruppe Lärmschutz eine Vielzahl von Vertretern der globalen Auto- und Motorradindustrie. Ein Mitarbeiter des Schweizer Bundesamtes für Umwelt wird zudem mit der Aussage zitiert, der Prüfzyklus, den dieses Gremium auf den Weg gebracht habe, „sei unfassbar kompliziert.“ Auch das Team der Zeitschrift „Motorrad“ hält die neue ECE-Regelung für „extrem verklausuliert“. Der Verdacht steht im Raum, dass die beabsichtigte Einführung niedrigerer Lärmgrenzwerte durch Anwendung unübersichtlicher Prüfverfahren unterlaufen werden kann. Die UNECE entwickelt im Bereich der Zulassung von Radfahrzeugen Vorschläge, Vorlagen und Vereinbarungen sowie Prüfverfahren für die Erteilung

von Typgenehmigungen, die in EU-Recht und deutsches Recht übernommen werden. Deutschland ist Mitglied in der UNECE und entsendet Vertreter in deren Gremien.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) der UN-Wirtschaftskommission für Europa zusammen (bitte neben den Namen der Mitglieder die Organisationen benennen, die diese entsenden, sowie die Funktion, die die Mitglieder der Arbeitsgruppe innerhalb dieser Organisationen innehaben)?
2. Wie viele und welche der Institutionen, die Mitglieder in die Arbeitsgruppe Lärmschutz (GBR) entsenden, vertreten nach Ansicht der Bundesregierung explizit die Seite der Lärmbetroffenen und nicht die Seite der Fahrzeugindustrie?
3. Hält die Bundesregierung die Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) in der gegenwärtigen Besetzung für geeignet, bei der Entwicklung von Grenzwerten und Testverfahren die Interessen der Lärmbetroffenen angemessen gegenüber den Interessen der Fahrzeugindustrie zu vertreten?
4. Hält die Bundesregierung die gegenwärtigen Regelungen der UNECE-R 41.04 für geeignet, um die Lärmemissionen neu typzugelassener Motorräder im realen Betrieb auf 77 Dezibel zu begrenzen, und aus welchen Gründen ist das der Fall bzw. nicht der Fall?
5. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Regelungen der UNECE-R 41.04 und das zugehörige Prüfverfahren so weit zu vereinfachen und zugleich die Transparenz bei der Anwendung so weit zu erhöhen, dass ein Unterlaufen des eigentlichen Testzwecks weitgehend verhindert werden kann?
   a) Falls ja, gibt es bereits konkrete Ideen und Vorschläge in diesem Sinne?
   b) Falls nein, warum nicht?
6. Wie setzt sich die „Informal Working Group ASEP“ („Zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen“) bei der UNECE nach Kenntnis der Bundesregierung zusammen, die auf deutsche Initiative hin eingerichtet wurde (bitte neben den Namen der Mitglieder die Organisationen benennen, die diese entsenden sowie die Funktion, die die Mitglieder der Arbeitsgruppe innerhalb dieser Organisationen innehaben)?
7. Wann, und wie oft tritt die „Informal Working Group ASEP“ nach Kenntnis der Bundesregierung zusammen?
8. Kann und wird die „Informal Working Group ASEP“ einen Beitrag zur Lösung der in Frage 5 genannten Problemlage leisten?
   a) Wenn ja, in welcher Form?
   b) Wenn nein, warum nicht?
9. Werden die „flankierenden Maßnahmen“ (siehe Bundestagsdrucksache 19/2588, Antwort zu Frage 16), die die Bundesregierung im Rahmen einer Grenzwertabsenkung für die Euro-5-Norm anstrebt, nach Ansicht der Bundesregierung einen Beitrag zur Lösung der Frage 5 leisten?
   a) Wenn ja, in welcher Form?
   b) Wenn nein, warum nicht?

10. Hat sich die Bundesregierung im Rahmen der Arbeiten der „Informal Working Group ASEP“, der Motorcycle Working Group (MCWG) oder der Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) bisher für die Einführung einer „Vorbeifahrtsmessung light“ eingesetzt?

    a) Wenn ja, welche Ergebnisse wurden hier bereits konkret erzielt?

    b) Wenn nein, warum nicht?

11. Hat sich die Bundesregierung im Rahmen der Arbeiten der „Informal Working Group ASEP“, der Motorcycle Working Group (MCWG) oder der Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) bisher für ein Verbot von Klappenschalldämpfern eingesetzt?

    a) Wenn ja, welche Ergebnisse wurden hier bereits konkret erzielt?

    b) Wenn nein, warum nicht?

12. Hat sich die Bundesregierung im Rahmen der Arbeiten der „Informal Working Group ASEP“, der Motorcycle Working Group (MCWG) oder der Arbeitsgruppe Lärmschutz (GRB) bisher für Änderungen des Typgenehmigungsverfahrens hin zu einem „Real Driving Noise“ (RDN) in allen Geschwindigkeiten, Getriebestufen, Fahrsituationen und Fahrmodi einschließlich geöffneter Klappen (sofern Klappenauspuff vorhanden) eingesetzt?

    a) Wenn ja, welche Ergebnisse wurden hier bereits konkret erzielt?

    b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 2. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333